



FLEETIME

25°

RAPPORTO ANIASA sul noleggio veicoli 2025

Il 25° Rapporto ANIASA fotografa un settore da 17 miliardi di euro: tra il boom del lungo termine e la crisi del car sharing, pesa lo spettro delle quote obbligatorie di elettrico

L'Italia del noleggio corre verso i 1,5 milioni di veicoli, ma l'incognita UE frena l'entusiasmo

In un mercato dell'auto che fatica a ritrovare lo smalto del passato, la mobilità "pay-per-use" si conferma **l'unico vero polmone dell'automotive italiano**. I dati della **25esima edizione del Rapporto ANIASA** delineano un comparto in salute, capace di gestire una flotta record di **1,5 milioni di veicoli** e di presidiare il **34%** delle immatricolazioni totali nazionali. Eppure, dietro i numeri da primato, si allungano le ombre di una regolamentazione europea percepita come **troppo rigida** e di una **fiscalità** che attende da anni un segnale di **modernizzazione**.

I numeri della crescita

Nel 2025 il giro d'affari ha toccato i **17 miliardi di euro, con 526.500 nuove targhe** (+11% sul 2024). Il noleggio a lungo termine guida la carica con **1,3 milioni di unità in flotta** e un'incidenza sul mercato nazionale che sale al **24%**.

Lungo termine: il cambio di paradigma è servito

Il possesso non è più l'ambizione primaria. La crescita del **4% dei clienti privati** nel lungo termine (**185mila unità**) certifica una mutazione genetica nel consumo di mobilità. Nonostante il calo del diesel — ora al **28%** — l'elettrico e il plug-in iniziano a scalfire le abitudini dei consumatori, raggiungendo insieme una quota del **20%**. Ma è un equilibrio fragile: le aziende iniziano a **rinvviare i rinnovi delle flotte** per evitare le nuove, **penalizzanti regole sul fringe benefit**, portando a una lieve contrazione delle immatricolazioni nel primo trimestre 2026 (**-4,3%**).



Italo Folonari
Presidente ANIASA

L'allarme di ANIASA il paradosso della transizione forzata

Il Presidente **Italo Folonari** non usa giri di parole nel commentare le possibili direttive **UE** che vorrebbero imporre quote di elettrico al **45% nel 2030 e all'80% nel 2035** per le flotte. Il rischio, secondo l'Associazione, è l'effetto boomerang: costi troppo elevati e infrastrutture carenti potrebbero spingere le società a tenere i veicoli più a lungo, invecchiando di fatto il parco circolante anziché rinnovarlo.

di Redazione Fleetime

"Misure troppo rigide rischiano di rallentare gli investimenti e frenare il ricambio del parco auto, con effetti opposti rispetto agli obiettivi di transizione ecologica."

🎧 video intervista di **Giulia Marrone FLEETIME**

Car sharing e Brand Cinesi: le due facce dell'innovazione

Se il **noleggio a breve termine** respira grazie agli aeroporti (**60% del business**), il **car sharing** vive una stagione drammatica. **I noleggi sono crollati dai 13 milioni del 2019 a meno di 4 milioni**, con una flotta ridotta del **70%**. A pesare sono l'assenza di **agevolazioni IVA** e l'**esplosione dei costi operativi dovuti a furti e vandalismi**.

Sullo sfondo, avanza inesorabile l'onda d'urto asiatica: nel primo trimestre 2026, i **brand cinesi** hanno raggiunto il **12,4% delle immatricolazioni totali** del settore. Un dato che diventa ancora più impressionante nel breve termine, dove una vettura su cinque proviene ormai dai nuovi costruttori dell'**Estremo Oriente**.

La sfida della Delega Fiscale

La partita per il futuro si giocherà entro la fine di agosto. La Legge Delega per la riforma tributaria rappresenta l'ultima chiamata per rivedere la **deducibilità dei costi aziendali e introdurre l'IVA agevolata al 10% per il car sharing e il turismo**. Senza interventi strutturali, la mobilità efficiente rischia di rimanere un lusso per pochi, a discapito della sicurezza e dell'ambiente.

Mobilità e automotive: **FLEETIME** il “futuro sbagliato” a rischio i consumatori



Gianluca Di Loreto
Partner di Bain & Company

Elettrico a crescita disomogenea, nuove formule ancora di nicchia e prezzi in aumento del 50%: l'auto torna un bene sempre meno accessibile

È quanto emerge dallo studio realizzato da ANIASA insieme a Bain & Company.

Il settore della mobilità sta attraversando una fase di forte discontinuità, ma in una direzione diversa da quella immaginata negli ultimi anni. La promessa di una **nuova mobilità** di massa — fatta di **elettrico dominante**, condivisione diffusa e acquisti digitali si scontra con una realtà più lenta, frammentata e sempre meno accessibile.

L'auto privata resta centrale

Nonostante le previsioni di un cambiamento radicale, l'auto di proprietà continua a dominare la mobilità quotidiana. In **Italia** oltre il **75%** degli utenti la utilizza regolarmente, mentre **car sharing, monopattini e bike sharing** restano soluzioni marginali e occasionali. Anche il processo di acquisto conferma questa tendenza: il **62% degli utenti inizia online**, ma circa il **90% delle vendite si conclude ancora offline**, soprattutto in concessionaria.

Elettrico: crescita a scatti e legata agli incentivi

La diffusione dell'elettrico procede, ma senza una base strutturale solida. Entro il **2030**, le auto elettriche pure sono attese intorno al **30%** del mercato europeo. In **Italia**, dopo una quota tra il **5% e il 7%** nel 2025, il primo trimestre 2026 ha visto le elettrificate salire **all'8%**, con picchi nel Sud fino al **15,4%**. Tuttavia, gran parte di questa crescita è legata a incentivi e promozioni temporanee, come **offerte su citycar sotto i 5.000 euro**.

Prezzi in aumento auto sempre meno accessibile

Il tema centrale resta quello economico. Tra il 2013 e il 2024 i **prezzi delle auto nuove sono cresciuti di oltre il 50%**, mentre i **redditi familiari si sono fermati a un +29%**. Il risultato è un progressivo allontanamento delle famiglie dal mercato del nuovo, con una maggiore dipendenza dall'**usato** e una forte concentrazione dell'**elettrico** nelle fasce di reddito più alte.

Mobilità alternativa ancora marginale

Le soluzioni di **micromobilità** e **condivisione** non hanno mantenuto le promesse iniziali. I **monopattini**, dopo il boom iniziale, hanno registrato un calo negli ultimi anni anche per effetto di normative più restrittive. Il **car sharing**, invece, fatica a raggiungere la **sostenibilità economica**, complice l'aumento dei costi operativi e la mancanza di un quadro normativo stabile.

Il rischio di un sistema meno inclusivo

Il quadro che emerge è quello di una transizione disallineata rispetto alla realtà. Senza correttivi, il rischio è quello di una mobilità più costosa e meno accessibile, in cui **l'auto torna progressivamente a essere un bene per pochi**.

Rimettere il cliente al centro

Secondo lo studio, la chiave è **ripartire dal consumatore**: capacità di spesa, abitudini reali e accessibilità **devono tornare al centro delle strategie**. In questo contesto, il noleggio può rappresentare una soluzione concreta per facilitare l'accesso alla mobilità e accompagnare in modo più equilibrato la transizione energetica.

